

CONSIGLIO REGIONALE
DELLA PUGLIA
GRUPPO CONSILIARE DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO
70124 BARI
VIA CAPRUZZI, 212 - TEL. 805753

CONSIGLIO REGIONALE PUGLIA
Atti Consiglio n° 1052 II Legislatura

R E L A Z I O N E

Signor Presidente, colleghi Consiglieri,

l'elevato livello delle risorse destinate al settore dei trasporti e, soprattutto, il divario crescente tra le risorse impiegate e il grado di utilità che il sistema riesce ad esprimere rendono indispensabile e urgente procedere ad un radicale cambiamento degli indirizzi fin qui seguiti.

Agli interventi episodici, privi di qualsiasi organicità, che finora hanno contraddistinto l'attività della Regione, occorre sostituire una azione guidata dalla logica della pianificazione, che guardi al settore dei trasporti nella sua globalità, affermando la complementarità tra i diversi modi di trasporto, operanti nel territorio regionale.

La legge, che il Gruppo Comunista propone all'approvazione del Consiglio, fa discendere il processo di ristrutturazione da un disegno organico, ordinato e completo, quale il Piano Regionale dei trasporti.

Il Piano, oltre a costituire lo strumento per realizzare un sistema integrato dei servizi in grado di soddisfare la crescente mobilità della utenza, è, altresì, finalizzato al superamento degli squilibri socio-economici del territorio, privilegiando la ripresa delle zone depresse: esigenze, queste, poste quali obiettivo nel documento che delineava il programma di fine legislatura, sottoscritto il 23 dicembre 1978 dai partiti che, allora, costituivano la maggioranza alla Regione Puglia.

Nello stesso tempo, la gestione del Piano in modo unitario ed efficiente richiede la definizione di ambiti territoriali specifici, tra

**CONSIGLIO REGIONALE
DELLA PUGLIA**

GRUPPO CONSILIARE DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

70124 BARI
VIA CAPRUZZI, 212 - TEL. 805755

- 2 -

loro integrati socialmente ed economicamente. A questa nuova configurazione del territorio in bacini di traffico corrisponde la dimensione ottimale ove è possibile il miglior coordinamento dell'uso delle risorse, ove i problemi, che affrontati su scala aziendale diventano insuperabili, possono essere avviati a soluzione. Tale dimensione rappresenta infine la scala che oltre a consentire il razionale e indispensabile coordinamento dei mezzi di trasporto e l'eventuale ridimensionamento delle Aziende mediante l'integrazione delle linee, permette di fare della pubblicizzazione lo strumento reale di riorganizzazione del trasporto e non, come finora purtroppo spesso è stato, lo strumento per il salvataggio di gestioni aziendali fallimentari.

Col bacino di traffico, la legge prevede l'istituzione dell'Autorità amministrativa destinataria di delega. D'altronde, tra la Regione, cui spetta la programmazione e l'indirizzo politico su tutto il territorio di competenza, e le Aziende, responsabili della gestione e dell'esercizio delle linee, è opportuno interporre una autorità intermedia, che abbia le responsabilità amministrative di ciascun bacino di traffico e su cui possa esercitarsi il controllo democratico da parte degli enti locali interessati.

Il modello giuridico, cui è parso opportuno ispirarsi, per le caratteristiche di ente pubblico che esso riveste, è stato quello del Consorzio. In tal modo, a ciascun bacino di traffico corrisponde un unico Consorzio, cui sono delegati i compiti del controllo e dell'organizzazione dell'Azienda o delle Aziende operanti nel bacino, di particolare rilievo, tra tutti, il potere concessionale.

La partecipazione obbligatoria dell'E.R.P.T. ai Consorzi servirebbe,

poi, a dare a questo Organismo un principio di vitalità. L'istituzione di questo Ente nacque, come è noto, in contrasto con la posizione del Gruppo Comunista, che sosteneva la costituzione dell'Azienda Regionale di Trasporto. A distanza di anni, anche chi, come la maggioranza di centro-sinistra, si oppose alla proposta comunista, ha dovuto autocriticamente riconoscere che una diversa esperienza avrebbe potuto portare a risultati diversi e migliori.

La seconda parte della legge tratta della disciplina degli autoservizi, introducendo varianti di rilievo rispetto alla normativa statale per il rilascio delle concessioni e per le relative istruttorie.

Strumento nuovo di disciplina ed erogazione dei finanziamenti è la " convenzione " con la quale il Consorzio determina le condizioni cui è subordinata la sovvenzione da erogare alle Aziende; sovvenzione che, a differenza dei vecchi contributi chilometrici, si riferisce non ad una quantità indifferenziata (gli autobus-chilometri da produrre), ma all'azienda nel suo complesso, in modo da favorire le più convenienti compensazioni interne e valorizzare la migliore efficienza della organizzazione sindacale.

Infine, oltre alle norme che riguardano i controlli delle gestioni, la vigilanza, il trattamento degli addetti ed il trasferimento dei beni ed attrezzature nei processi di pubblicizzazione, l'ultima parte della legge è dedicata alla disciplina tariffaria, i cui principi possono essere così riassunti: uniformità di condizioni tariffarie e di prezzi su tutto il territorio regionale; tariffe proporzionali ed agevolate per gli abbonamenti con riduzioni crescenti con la distanza (ciò per sgravare la pendolarità più disagiata dal pesante onere del

costo del trasporto); adozione di sistemi di bigliettazione i più vari ed avanzati che consentano di avviare un processo graduale di meccanizzazione.

Siamo coscienti che, pur migliorato, il sistema tariffario é ancora lontano dalle esigenze ed aspirazioni delle popolazioni pugliesi. Non si ignora che vi sono istanze di perequazione tariffaria portate innanzi dalle forze sociali e sindacali che vanno soddisfatte perché giuste. E' necessario, infatti, che l'armonizzazione già operata tra le tariffe ordinarie e quelle corrispondenti delle F.S. sia estesa anche agli abbonamenti, anche se con questa legge il divario viene attenuato.

E' evidente però che ogni ulteriore passo di politica tariffaria, intesa ad ottenere un sistema più differenziato e meno costoso é legato a quei processi di rinnovamento che con questa legge intendiamo avviare, nello scopo di offrire a tutti i cittadini servizi più efficienti ed economici.

Antono Ventura

Antonio Ventura

Giacomo Princigalli

Giacomo Princigalli

Nicola D'Andrea

Nicola D'Andrea

Antonio Somma

Antonio Somma

Rocco Galatone

Rocco Galatone

Bari, lì 18 febbraio 1980

CONSIGLIO REGIONALE
DELLA PUGLIA
GRUPPO CONSILIARE DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO
70124 BARI
VIA CAPRUZZI, 212 - TEL. 295758

PROPOSTA DI LEGGE

ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI E DISCIPLINA DEGLI AUTOSERVIZI DI

INTERESSE REGIONALE PER IL TRASPORTO DI PERSONE

Antonio Ventura

Giacomo Princigalli

Nicola D'Andrea

Antonio Somma S

Rocco Galatone

- 1 -

T I T O L O I

FINALITA'

Art. 1

La presente legge stabilisce le norme per la organizzazione dei servizi di trasporto di interesse regionale e la disciplina degli autoservizi per il trasporto di persone, di cui all'art.1 lettera b) del D.P.R. 14.1.1972 n°5 e all'art.84 del D.P.R. 24.7.1977 n°616.-

T I T O L O II

ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

Art. 2

(Piano Regionale dei Trasporti)

Il piano regionale dei trasporti è lo strumento col quale si realizza sul territorio regionale un sistema equilibrato del trasporto, strettamente connesso alle linee di sviluppo socio-economico e di assetto territoriale. Detto sistema deve soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con servizi che, garantendo regolarità, sicurezza e comfort, rispondano a criteri di essenzialità, produttività ed economia di gestione.

Il piano, i cui obiettivi vanno armonizzati con quelli del piano nazionale dei trasporti, viene formulato dalla Giunta Regionale, sentiti gli enti locali e le forze sociali della Regione Puglia, e sottoposto entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge all'approvazione del Consiglio Regionale.

./.

Il piano, ai fini dell'organizzazione dei servizi di cui all'art.1:

- a) individua i bacini di traffico;
- b) traccia la rete delle linee interbacino;
- c) fissa i criteri per la determinazione della efficienza e della produttività dei servizi, ne stabilisce gli standards ottimali e i campi di variabilità ammissibile dei parametri indicatori;
- d) definisce la politica tariffaria;
- e) enuncia le direttive ed i criteri cui devono conformarsi i piani di trasporto di bacino;
- f) determina la misura ed i criteri di intervento finanziario della Regione nel campo dei trasporti.

I criteri, gli obiettivi e le finalità del piano regionale dei trasporti sono fissati con apposito quadro di riferimento.

Il quadro di riferimento si richiama nelle forme e nel contenuto a quello per la formazione del piano nazionale dei trasporti e ne sviluppa gli indirizzi e le linee, tenuta presente la specifica realtà regionale. E' predisposto entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed è approvato con delibera del Consiglio Regionale.

Per la redazione del piano la Giunta Regionale può avvalersi di prestazioni esterne rivolgendosi di preferenza ad Istituti universitari.-

- 3 -

Art. 3

(Bacini di traffico)

Ai fini della strutturazione organica dei servizi di trasporto, il territorio regionale è suddiviso in bacini di traffico, attraverso la definizione delle aree economiche integrate, nelle quali le infrastrutture lineari e puntuali, nella loro evoluzione, e le modalità di produzione del servizio realizzano un sistema di trasporto coordinato ed integrato.

Il bacino di traffico coincide, di norma, con l'area di più Comuni, entro la quale si svolge il traffico prevalente in rapporto ai suoi centri di interesse. L'area del bacino deve essere comunque comprensiva di entità multiple di unità locali di servizi.

Fino a quando non saranno definiti dal piano regionale dei trasporti, i bacini di traffico coincidono con gli ambiti provinciali nei quali è suddiviso il territorio regionale. Detta determinazione può essere modificata con deliberazione del Consiglio Regionale.

Art. 4

(Il Consorzio di bacino)

Nell'ambito di ciascun bacino è istituito il Consorzio di bacino che esercita le funzioni amministrative in materia di trasporto delegate dalla Regione.

Tale Consorzio è formato ai sensi della legge comunale e provinciale R.D. 3 marzo 1934 n°383 tra l'Ente Regionale Pugliese dei Trasporti (E.R.P.T.), la Provincia o le Provincie interessate ed i comuni del bacino.

I consorzi di bacino potranno ritenersi validamente costituiti alla condizione che vi partecipino l'E.R.P.T., la Provincia o le Provincie interessate ed un numero di Comuni che rappresentino almeno il 20 % della popolazione residente nel bacino.

Tutti gli oneri finanziari per la costituzione di detti organismi faranno carico allo E.R.P.T.

Art. 5

(Piano dei trasporti di bacino)

I consorzi di cui al precedente art. 4 elaborano i Piani di trasporto di bacino in conformità delle indicazioni del Piano regionale di cui sviluppano gli aspetti connessi con le rispettive aree di influenza.

Il piano dei trasporti di bacino deve essenzialmente contenere:

- a) la rete delle linee di bacino;
- b) le forme di coordinamento dei vari servizi pubblici di trasporto;
- c) l'indicazione dei modi di produzione del servizio e la formulazione di eventuali programmi di pubblicizzazione;

./.

d) il piano economico e finanziario, articolato in programmi annuali o pluriennali per la produzione del servizio nonchè per lo sviluppo ed il miglioramento dei trasporti di bacino.

Il piano dei trasporti di bacino e le sue varianti sono approvati dal Consiglio Regionale su proposta della Giunta Regionale.

Esso si attua mediante programmi annuali o pluriennali che indichino il complesso delle attività degli enti di gestione interessati in un quadro di compatibilità tecnica e finanziaria.

Art. 6

(Fondo regionale dei trasporti)

Per il finanziamento del trasporto di competenza regionale, é istituito il fondo regionale comprendente le risorse destinate ai trasporti dello Stato, dalla Regione e da altri organismi nazionali ed internazionali.

Annualmente il Consiglio Regionale, su proposta della Giunta, ripartisce il fondo tra i Consorzi di bacino di cui all'articolo 4 della presente legge, sulla base dei piani di bacino e tenuto conto del piano regionale dei trasporti.

DISCIPLINA DEGLI AUTOSERVIZIArt. 7

(Classificazione)

Gli autoservizi pubblici di linea sono classificati in regionali e di bacino.

Sono linee regionali quelle che soddisfano relazioni principali di traffico che interessano più di due bacini.

Sono linee di bacino quelle che si svolgono all'interno di un solo bacino o che vi appartengano funzionalmente anche se si svolgono in parte sul territorio di un bacino limitrofo. Le linee di bacino che collegano insediamenti urbani minori ad un centro urbano dominante, con il quale esista sostanziale continuità di abitato, sono considerate suburbane.

I servizi pubblici di trasporto si distinguono in:

- 1)- ordinari, quando il servizio sia offerto alla generalità degli utenti a normali condizioni di trasporto;
- 2)- speciali, quando il servizio sia riservato a determinati gruppi di utenti ed a condizioni particolari di trasporto;
- 3)- di gran turismo, quando abbiano finalità esclusivamente turistiche.

I servizi di trasporto di competenza dei Comuni sono distinti dai servizi di bacino, ma sono con questi coordinati.

Art. 8

(Produzione del servizio)

La produzione dei servizi è effettuata nel quadro della massima economicità di gestione, su concessione rilasciata dal Consorzio di bacino, nell'ambito della disciplina di cui alla legge 28.9.1939 n° 1822, ad aziende pubbliche da costituirsi ai sensi del testo unico approvato con R.D. 15 ottobre 1925 n°2578 o ad aziende private.

Lo Statuto che definisce la natura, l'oggetto e gli organi dell'Azienda pubblica di trasporto sono deliberati dal Consorzio di bacino ed approvati dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione.

Il Consiglio Regionale, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, approva lo schema tipo di Statuto.

Art. 9

(Linee interbacino)

La concessione relativa a linee interbacino viene rilasciata dalla Giunta Regionale, nell'ambito della disciplina di cui alla legge 28.9.1939 n.1822 e nel rispetto, ove é il caso, dell'art.84 del D.P.R. 24 luglio 1977 n.616, preferibilmente in favore del Consorzio di bacino entro il quale si svolge la maggiore percorrenza delle linee stesse.

Art. 10

(Autorizzazione)

Sono soggetti ad autorizzazione da parte del Consorzio di bacino:

- a) i prolungamenti di linee urbane nel territorio di un altro Comune, purchè non concorrenti con linee di bacino esistenti, fermo restando il regime di linea urbana;
- b) i servizi di trasporto occasionali, per un periodo non superiore ad un mese;
- c) i servizi sperimentali finalizzati all'accertamento delle caratteristiche del traffico o dell'adeguamento delle modalità di esercizio in funzione dell'istituzione di nuove linee in concessione.

Art. 11

(Domande relative alle concessioni)

Per il rilascio di nuove concessioni o per modifiche di quelle in atto, le domande sono rivolte al Consorzio di bacino, corredate dal piano tecnico-economico. In particolare il piano deve comprendere:

- a) il programma di esercizio;
- b) il programma economico contenente la previsione dei costi e dei ricavi di esercizio, nonché la indicazione del personale e degli automezzi necessari all'effettuazione dei servizi.

Per le linee interbacino le domande di cui sopra sono rivolte al Presidente della Giunta.

Art. 12

(Procedure per il rilascio e le modifiche delle concessioni)

Per il rilascio e le modifiche delle concessioni di cui al precedente articolo, il Consorzio di bacino promuove una conferenza dei servizi tra i rappresentanti degli enti locali interessati, un rappresentante dell'Azienda richiedente la concessione o la modifica, un rappresentante per ciascuna azienda concessionaria di servizi di pubblico trasporto ricadenti nel bacino nonché di ciascuna delle Aziende ferroviarie interessate ai trasporti nel bacino. Alla conferenza partecipa di diritto l'Assessore Regionale ai Trasporti o un suo delegato.

Tale conferenza dei servizi, tenuto conto dello equilibrio tecnico-economico del complesso del servizio nell'area interessata, ha lo scopo di verificare:

- a) le ragioni di interesse pubblico per la istituzione o la modifica della linea;
- b) la possibilità di coordinare la linea oggetto dell'istruttoria con altre linee interferenti o altri servizi di trasporto, l'opportunità di eliminare divieti di carico e di servizio tra linee afferenti a diverse concessioni, nonché di attuare il riconoscimento reciproco dei titoli di viaggio;
- c) l'armonizzazione degli orari di tutti i servizi.

Per le linee interbacino la conferenza dei servizi è promossa dall'Assessore Regionale ai Trasporti che convoca in aggiunta ai soggetti di cui al 1° comma, i Presidenti dei bacini intermedi.

La conferenza dei servizi di cui al presente articolo sostituisce la riunione compartimentale prevista dalla Circolare Ministeriale 18.7.1955 n.326.

Art. 13

(Modifiche delle concessioni in atto)

Il Consorzio di bacino ha facoltà di introdurre nel corso dell'anno variazioni nel percorso e nel programma di esercizio delle singole linee concesse, in dipendenza di esigenze di coordinamento tra più linee anche di aziende diverse, in armonia con quanto previsto dal piano dei trasporti di bacino ed in dipendenza di motivate esigenze dell'utenza o di richiesta motivata degli enti locali interessati.

In questo quadro il Consorzio di bacino può adottare provvedimenti per l'istituzione di nuovi servizi o per la soppressione di servizi esistenti e formulare programmi unitari per più linee di una stessa area.

Tutti i provvedimenti previsti dai commi precedenti sono vincolanti per le aziende concessionarie e vengono presi dopo aver convocato la Conferenza dei servizi di cui al precedente articolo.

Art. 14

(Programma regionale di pubblicizzazione del servizio di pubblico trasporto)

La Regione, sulla base dei programmi di bacino, formula annualmente un programma regionale di pubblicizzazione del servizio di pubblico trasporto.

Il programma annuale contiene essenzialmente:

./.

- 13/
- a) l'individuazione delle aziende, delle linee o dei gruppi di linee da pubblicizzare entro l'anno;
 - b) l'indicazione dell'organismo pubblico prescelto per la gestione dei servizi, unitamente ad una valutazione in merito alle sue capacità organizzative;
 - c) l'indicazione delle possibilità di integrazione dei servizi da pubblicizzare con quelli gestiti dall'organismo pubblico prescelto;
 - d) l'indicazione dei mezzi di esercizio, distinti tra personale, autobus ed impianti, necessari per assicurare la continuità dei servizi da pubblicizzare, nella nuova realtà gestionale;
 - e) il fabbisogno finanziario per effettuare l'operazione e le prospettive di carattere socio-economico-gestionale derivanti dalla pubblicizzazione del servizio.

Il programma annuale di pubblicizzazione è approvato con deliberazione del Consiglio Regionale.

Art. 15

(Cessazione delle concessioni)

In conseguenza dell'approvazione del programma annuale di cui al precedente articolo, il Consorzio di bacino può adottare i provvedimenti per la cessazione delle concessioni relative alle linee comprese nel programma stesso.

Per il rilievo delle attrezzature fisse e del materiale rotabile di proprietà delle imprese cessanti si applicano le disposizioni di cui all'articolo successivo.

Art. 16

(Disciplina dei rapporti economici in caso di cessazione di concessioni)

Nei casi di cessazioni di concessioni, i concessionari interessati possono richiedere al Consorzio di bacino

il rilievo totale o parziale delle attrezzature fisse e del materiale mobile utilizzato per l'esercizio delle linee per le quali è stata disposta la cessazione, per un corrispettivo pari al valore di scambio secondo lo stato d'uso.

Il Consorzio di bacino aderirà alle richieste dei concessionari privati soltanto nella misura in cui impianti e materiale rotabile risulteranno effettivamente necessari a garantire la continuità dei servizi pubblicizzati da parte dell'organismo pubblico subentrante al quale saranno successivamente trasferiti i beni rilevati, e soltanto nella misura in cui questi saranno ritenuti validi.

Per l'espletamento delle trattative relative ai beni patrimoniali il Presidente della Giunta Regionale fissa un termine massimo di giorni novanta. Trascorso tale termine senza che le parti abbiano raggiunto l'accordo, l'individuazione dei beni e la determinazione dell'indennizzo saranno demandati ad una commissione, nominata entro i successivi 20 giorni, dal Presidente della Giunta Regionale e composta:

- a) da un presidente designato d'accordo tra le parti, o, in caso di mancato accordo, dal Tribunale di Bari,
- b) da due membri nominati dal Consorzio di bacino;
- c) da due membri nominati dal concessionario.

Dall'importo del corrispettivo sarà detratto l'ammontare dei contributi eventualmente erogati in precedenza al concessionario dallo Stato, dalla Regione o da altri enti pubblici per l'acquisto dei beni rilevati.

Art. 17

(Trasferimento di personale in caso di cessazione di concessione)

All'organismo pubblico che subentra ai concessionari cessanti, è fatto obbligo di assumere gli agenti addetti ai servizi di trasporto ricevuti, facendone salve

15
le posizioni giuridiche ed economiche legittimamente acquisite.

Al concessionario cessante è fatto obbligo di trasferire all'organismo pubblico subentrante, contestualmente con l'esercizio delle linee, le quote di trattamento di fine lavoro già maturate dai singoli agenti.

Il concessionario cessante definirà, altresì, direttamente con l'organismo pubblico subentrante i rapporti di credito o debito del personale da trasferire, e derivanti da contratto di lavoro. Entrambi i concessionari restano comunque solidalmente responsabili nei confronti dei lavoratori interessati.

Il contingente di personale trasferito coincide, per numero e qualifiche, con quello risultante dall'organico approvato alla data del provvedimento di cessazione.

Nell'interno dell'organismo pubblico il personale trasferito, conservando la qualifica di provenienza, verrà utilizzato tenuto conto, per quanto possibile, delle mansioni svolte, sulla base delle accertate esigenze del complesso delle attività gestionali.

TITOLO IV

INTERVENTI FINANZIARI

Art. 18

(Le aziende interessate)

Il Consorzio di bacino interviene finanziariamente nella gestione dei pubblici autoservizi di linea mediante sovvenzioni di esercizio finalizzate a garantire lo equilibrio economico delle gestioni medesime.

Gli interventi finanziari predetti trovano applicazione nei confronti di tutte le imprese pubbliche e private che esercitano pubblici autoservizi di linea su concessione del Consorzio di bacino o della Regione per le linee interbacino.

Art. 19

(Accreditamento dei fondi)

Entro il 30 settembre di ciascun anno, la Giunta Regionale provvede al riparto delle somme previste dal fondo, ai sensi del precedente art.6, e dispone aperture di credito per l'intero loro ammontare, a favore dei Consorzi di bacino depositandoli su appositi conti correnti, intestati ai Consorzi stessi, presso la Tesoreria della Regione Puglia.

Art. 20

(Sovvenzione di esercizio)

Il Consorzio di bacino accorda alle imprese che ne hanno titolo a norma dell'art. 18 una sovvenzione annua di esercizio.

La sovvenzione viene determinata in via preventiva ed è riferita al complesso delle autolinee autorizzate e tiene conto della percorrenza chilometrica di programma, dei prodotti dell'esercizio, dell'ammontamento degli investimenti o di eventuali noli autorizzati di materiale rotabile, delle spese di esercizio, dei costi di organizzazione e degli oneri finanziari.

Dal computo delle percorrenze saranno esclusi i servizi effettuati con onere a carico del committente.

In sede di prima applicazione della legge, la sovvenzione non potrà superare quattro volte il valore delle entrate lorde previste per i prodotti del traffico.

Entro un quinquennio, a decorrere dall'anno 1980, l'ammontare della sovvenzione dovrà essere ridotto ad un valore non superiore allo stesso ammontare dei prodotti.

Per conseguire tale risultato il Consorzio di bacino dispone, previa autorizzazione della Giunta Regionale, adeguamenti tariffari e prescrive provvedimenti finalizzati all'aumento della produttività e a migliorare il coordinamento tra le diverse autolinee con i servizi ad impianto fisso.

Art. 21

(Modalità di accesso alla sovvenzione)

In sede di prima applicazione della presente legge e fino a quando non sia costituito il Consorzio di bacino competente, le aziende pubbliche e private interessate ad ottenere la sovvenzione di esercizio di cui all'art. 20 dovranno far pervenire all'Assessorato Regionale ai Trasporti, nei termini che saranno fissati

dallo stesso Assessorato e relativamente alle concessioni in atto autorizzate, domanda corredata da un bilancio di previsione per l'esercizio 1981 al fine di motivare l'entità della richiesta di sovvenzione.

Art. 22

(Erogazione delle sovvenzioni)

Le sovvenzioni di esercizio accordate ai sensi della presente legge sono annuali e possono essere corrisposte a rate trimestrale anticipate.

L'erogazione delle singole rate è subordinata ad esplicita dichiarazione di regolare esercizio rilasciata dalla Azienda interessata.

Art. 23

(La convenzione)

La sovvenzione di cui al precedente art. 20 deriva da una convenzione annuale approvata dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare.

La convenzione è sostitutiva di ogni altra convenzione a qualsiasi titolo in precedenza stipulata per i servizi integrativi o sostitutivi di linee ferroviarie e tramviarie.

Nella convenzione sono indicati:

- a) l'elenco degli autoservizi da svolgere;
- b) i programmi di esercizio;
- c) la consistenza del parco del materiale rotabile e le sue caratteristiche;
- d) la consistenza degli impianti fissi impegnati nell'esercizio;
- e) l'organico del personale;
- f) il trattamento economico e normativo riconosciuto al personale;
- g) le tariffe;
- h) eventuali condizioni limitative degli esercizi;
- i) l'ammontare della sovvenzione.

A garanzia del servizio, le imprese private sono tenute a versare una cauzione pari ad un quarto della sovvenzione annuale.

Art. 24

(Revisione della sovvenzione)

Entro il 30 giugno di ogni anno si fa luogo alla revisione della sovvenzione corrisposta per l'anno precedente sulla base dei consuntivi relativi a detto anno, tenendo conto dei mutati oneri derivanti da soppressioni o da istituzioni di nuovi servizi e dalle variazioni nei programmi di esercizio, allorchè tali provvedimenti siano stati debitamente autorizzati dal dal Consorzio di bacino. Sarà inoltre tenuto conto della mutata entità degli oneri relativi al materiale ed al personale.

Gli accordi integrativi aziendali che comportino maggiori costi diretti ed indiretti del personale e comunque maggiori oneri per l'azienda assumono efficacia ai fini della revisione della sovvenzione a seguito di approvazione della Giunta regionale.

In sede di revisione sarà prevista l'adozione di provvedimenti per la realizzazione di economie compatibili con l'importanza dei servizi svolti.

La sovvenzione rideterminata a consuntivo per l'anno precedente potrà essere assunta come preventiva per l'esercizio in cui ha avuto luogo la revisione.

In relazione a particolari esigenze di traffico, o per procedere ad una diversa ristrutturazione dei servizi, il Consorzio di bacino può disporre in qualunque momento la revisione della convenzione.

Art. 25

(Risoluzione anticipata della convenzione)

Nei casi di deficienze dei servizi o di inadempienze alle condizioni previste dalla convenzione, il Consorzio di bacino contesta gli inconvenienti al concessionario, assegnando un congruo termine per la loro eliminazione.

Trascorso inutilmente tale termine, il Consorzio di Bacino provvede per la risoluzione anticipata della convenzione e per la contestuale decadenza della concessione.

La risoluzione anticipata della convenzione può essere chiesta dal concessionario, contestualmente a formale rinuncia alle concessioni.

Nei casi di risoluzione anticipata della convenzione il Consorzio di Bacino assegnerà i servizi al concessionario che per il livello organizzativo e la finitimità dei servizi stessi, offra maggiori garanzie per il loro regolare svolgimento.

Con il medesimo provvedimento il Consorzio di bacino decide anche in merito all'utilizzazione del personale addetto ai servizi ed al rilievo del materiale e degli impianti messi a disposizione del recedente, nella misura ritenuta necessaria per la prosecuzione dei servizi.

Art. 26

(Inadempienze del Consorzio di bacino)

Qualora la Giunta regionale riscontra deficienze ed inadempienze a carico dei Consorzi di bacino, procederà nei confronti dei relativi Consigli di Amministrazione ai sensi del R.D. del 15 ottobre 1925 n°2578 e del R.D. 3 marzo 1934 n°383.

Art. 27

(Piano autobus)

Il piano relativo al fabbisogno di autobus è redatto dall'ERPT ogni tre anni e tiene conto delle indicazioni rivenienti dai piani di bacino nonché dalle esigenze delle imprese produttrici dei servizi.

Detto piano riguarda l'intero settore del trasporto pubblico su gomma, sia pubblico che privato, sia urbano che extraurbano o suburbano, ed è sottoposto all'approvazione del Consiglio Regionale.

Per l'attuazione del Piano, la Giunta regionale trasferisce annualmente all'ERPT i fondi rivenienti da appositi finanziamenti statali o regionali.

L'ERPT provvede alla gestione del piano, formulando appositi programmi annuali.

Tali programmi sono sottoposti alla preventiva approvazione della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente.

Contestualmente, la Giunta regionale stabilisce i criteri e le condizioni anche di natura finanziaria per l'affidamento degli autobus acquistati agli Enti ed alle imprese assegnatarie.

Gli autobus acquistati ai sensi del presente articolo debbono risultare conformi ai tipi unificati dal Ministero dei trasporti.

Gli autobus acquistati con finanziamenti pubblici non possono essere adibiti a servizi diversi da quelli pubblici di linea.

DISPOSIZIONI VARIEArt. 28

(I controlli delle gestioni)

In concomitanza con l'introduzione del regime sovvenzionale, ciascun Consorzio di bacino, d'intesa con l'Assessorato regionale ai Trasporti, avvierà un'approfondita serie di controlli delle gestioni al fine di individuare, unitamente alla economicità delle gestioni stesse, i settori di ciascuna azienda abbisognevole di interventi razionalizzanti, nonché le linee che per scarsa produttività abbiano perduto l'originaria funzione di traffico.

Per consentire e favorire tali controlli, le aziende concessionarie sono tenute a presentare, annualmente in sede di revisione della sovvenzione, ed anche trimestralmente in occasione dei ratei, al Consorzio di bacino competente i documenti da questo richiesti per il rilevamento sistematico dei dati di esercizio, degli elementi di costo e degli elementi statistici del movimento.

Dagli elementi suddetti e dalla loro successiva elaborazione il predetto Consorzio trarrà i parametri di efficienza di ciascun complesso aziendale con riferimento al personale, al materiale rotabile ed al servizio offerto.

La documentazione di cui al precedente comma, corredata da una relazione del Consorzio di bacino, è trasmessa all'Assessorato regionale ai trasporti che dall'esame dei parametri suddetti trarrà gli elementi per formulare gli standards di efficienza intesi come soglie di quantità e di valori massimi e/o minimi ammissibili per ciascun parametro.

./.

Entro tre anni a decorrere dall'anno 1980 l'E.R.P.T. adotterà le iniziative necessarie per la memorizzazione e l'elaborazione elettronica dei dati di esercizio relativi alle singole linee ed ai singoli complessi aziendali.

Entro il medesimo periodo di tempo l'E.R.P.T. assumerà le iniziative necessarie per attuare un sistema di emissione e obliterazione meccanizzato dei titoli di viaggio su tutte le autolinee di competenza regionale.

Art. 29

(Vigilanza)

La vigilanza sullo svolgimento de servizi è esercitata dall'Assessorato regionale ai Trasporti.

I funzionari dell'Assessorato ai Trasporti hanno facoltà di chiedere in visione e di esaminare direttamente i libri, le contabilità ed i documenti delle Aziende relativi alla gestione dei servizi ed hanno inoltre libero percorso sulle vetture e libero accesso nelle rimesse e nelle officine previa esibizione di apposita tessera di riconoscimento.

Il concessionario ha l'obbligo di ottemperare alle prescrizioni dell'Assessorato, di fornire a questo tutti i dati o elementi concernenti il servizio e di fare quant'altro occorra per agevolare ai funzionari predetti il proprio mandato.

La vigilanza nelle forme di cui ai commi precedenti è effettuata anche da funzionari del Consorzio di bacino autorizzati allo scopo dal Presidente della Giunta Regionale.

Art. 30

(Sanzioni pecunarie)

Salvo il provvedimento di risoluzione del rapporto concessionale, il concessionario incorre in sanzioni pecunarie, comminate dal Presidente della Regione o dall'Assessore regionale ai trasporti, se delegato, in ogni caso di infrazione degli obblighi derivanti dalla convenzione di cui all'art.

La misura delle sanzioni, da un minimo di lire 20.000 ad un massimo di lire 1.000.000 viene determinata dal Presidente della Giunta o dall'Assessore Regionale ai Trasporti delegato, tenuto conto della gravità dell'inadempienza.

Il provvedimento relativo deve essere preceduto da formale contestazione.

Nei casi in cui sia stata formalizzata la nomina del responsabile dei servizi, le contestazioni e le relative sanzioni pecunarie saranno rivolte nei confronti di detto responsabile.

Art. 31

(Tassa di concessione e contributo di sorveglianza)

I servizi esercitati su concessione regionale sono soggetti a tassa di concessione nella misura prevista dalle apposite leggi regionali.

Il contributo di sorveglianza di cui alla legge 9 marzo 1949 n°106 e successive modificazioni è fissato nella misura di una lira per autobus-Kilometro di percorrenza annua e viene corrisposto per metà allo Stato e per metà alla Regione.

Art. 32

(Trattamento giuridico ed economico del personale)

Al personale dipendente dalle aziende pubbliche e private che esercitano pubblici autoservizi di linee regionali per viaggiatori, è riconosciuto il trattamento giuridico e normativo previsto dal R.D. 8 gennaio 1931 n° 148 e dalla legge 1 gennaio 1978 n°30, in quanto applicabile.

A tutti i dipendenti delle medesime aziende si applica il trattamento normativo ed economico previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotranvieri nella parte che si riferisce alle aziende associate alla FENIT, e dagli accordi integrativi aziendali da detto contratto consentiti. Restano comunque valide le posizioni normative ed economiche già acquisite presso le rispettive aziende.

Al personale delle aziende fino a 25 dipendenti, su richiesta delle organizzazioni sindacali provinciali e di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale, si applicano, in quanto compatibili, gli accordi integrativi stipulati dall'azienda operante nel bacino che abbia il minor numero di dipendenti.

TITOLO VI

DISCIPLINA TARIFFARIA

Art. 33

(Unificazione tariffaria)

Le tariffe degli autoservizi pubblici di linea di competenza regionale, ivi compresi quelli delle auto-linee integrative o sostitutive di Ferrovie, vengono calcolate in misura proporzionale alla distanza e su base costante.

Art. 34

(Biglietti ordinari)

Il prezzo del biglietto di corsa semplice deve essere calcolato moltiplicando la base tariffaria a viagg/km per il numero dei chilometri di percorso arrotondati al Km superiore.

I prezzi dei biglietti di andata e ritorno sono calcolati moltiplicando per due il prezzo del biglietto di c.s. ridotto del 20%.

I prezzi dei biglietti di c.s. e a.r. ottenuti come sopra sono arrotondati alle 100 lire superiori.

La base tariffaria da adottare non potrà risultare inferiore a quella praticata dall'Azienda Autonoma F.S. per i biglietti di 2° classe.

Con l'entrata in vigore della presente legge, i prezzi dei biglietti saranno formati applicando la base tariffaria di lire 23 /km.

I prezzi minimi dei biglietti di c.s. e a.r. sono fissati pari a quelli calcolati per una percorrenza di dieci chilometri.

La variazione di base tariffaria è deliberata dalla Giunta regionale, su conforme parere della Commissione Consiliare competente, ogni qualvolta

./.

risulti necessario al fine di commisurare le tariffe ai costi di esercizio.

L'approvazione di nuove tariffe resta comunque subordinata al raggiungimento delle condizioni di pareggio del conto economico di esercizio, talchè dovrà ritenersi ingiustificato qualsiasi aumento che superando le accennate condizioni possa tradursi in maggiori utili per l'esercente.

Nell'esercizio di autolinee parallele a linee esercitate con impianti fissi e con queste concorrenti possono trovare applicazione prezzi superiori a quelli di cui al presente articolo.

Spetta alla Giunta regionale il compito di individuare le linee o le tratte di linee concorrenti e di fissare il più elevato livello di tariffa.

Nell'esercizio di tale funzione la Giunta regionale dovrà tenere conto, oltre che dell'aspetto concorrenziale dei servizi, anche dell'opportunità di conseguire, attraverso la diversificazione tariffaria, la più idonea ripartizione del traffico tra i due modi di trasporto, specialmente nei casi in cui il trasporto con impianti fissi risulta rispondente alle esigenze dei viaggiatori, sia sotto l'aspetto quantitativo che qualitativo.

Nei casi considerati nel presente articolo la maggiorazione dei prezzi automobilistici rispetto ai corrispondenti prezzi del servizio a impianti fissi, non dovrà risultare inferiore al 20% con un minimo di sovrapprezzo, per ciascun biglietto, di lire 200.

Sui servizi classificati ordinari che abbiano la funzione preminente di collegamento di un comune con il proprio scalo ferroviario, ai viaggiatori muniti di abbonamento ferroviario per relazioni che hanno origine o destinazione presso lo scalo ferroviario stesso, i prezzi degli abbonamenti saranno equiparati agli abbonamenti applicati dalle F.S. per distanze corrispondenti.

Sulle autolinee di granturismo la base tariffaria viene determinata annualmente in sede di rilascio o di rinnovo delle concessioni e non può risultare inferiore a quella praticata dall'Azienda F.S. per i biglietti di I classe.

Art. 35

(Bagagli)

Ciascun viaggiatore ha diritto di portare con sè gratuitamente un bagaglio di peso non superiore ai 10 Kg e di dimensioni non superiori a cm 50x30x25.

I bagagli che superino le anzidette misure dovranno essere regolarizzati con tassa di importo pari al costo del biglietto di corsa semplice sulla relazione di viaggio; per i bagagli di peso superiore ai 10 kg la tassazione deve essere fatta di 10 kg in 10 kg con biglietti di importo pari a quelli di c.s. sulla relazione di viaggio, al netto dei primi 10 kg che sono trasportati in franchigia.

Art. 36

(Abbonamenti)

E' fatto obbligo alle aziende esercenti le pubbliche autolinee di rilasciare a richiesta i seguenti tipi di abbonamento, validi per effettuare una corsa di andata ed una di ritorno al giorno:

a) settimanali - validi per effettuare quattro corse di andata e quattro di ritorno da usufruire nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;

b) settimanali - validi per effettuare cinque corse di andata e cinque di ritorno da usufruire nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;

./.

c) settimanali - validi per effettuare sei corse di andata e sei corse di ritorno da usufruirsi nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;

d) mensili - validi per effettuare ventuno corse di andata e ventuno di ritorno da usufruirsi nel mese per il quale è stato rilasciato;

e) mensili - validi per effettuare venticinque corse di andata e venticinque corse di ritorno da usufruirsi nel mese per il quale è stato rilasciato.

Gli abbonamenti settimanali di cui alla lettera a) saranno rilasciati a richiesta soltanto per le settimane in cui ricadono festività infrasettimanali legalmente riconosciute.

Il prezzo degli abbonamenti settimanali sarà calcolato moltiplicando la base tariffaria per il numero delle corse previste e per il numero dei km della relazione di viaggio, arrotondati al kilometro superiore, e applicando i seguenti sconti:

- per i primi	10 km	30%
- dall'11 km al	20 km	40%
- dal 21 km al	30 km	50%
- dal 31 km al	40 km	60%
- dal 41 km al	50 km	70%
- dal 51 km		80%

Il prezzo degli abbonamenti mensili sarà calcolato moltiplicando la base tariffaria per il numero delle corse previste e per il numero dei kilometri della relazione di viaggio arrotondati al kilometro superiore e applicando i seguenti sconti:

./.

- fino a 10 km	40%
- da 11 a 20 km	50%
- da 21 a 30 km	60%
- da 31 a 40 km	70%
- da 41 a 50 km	80%
- da 51	90%

Può essere inoltre autorizzato il rilascio, a richiesta delle aziende e su conforme autorizzazione della Giunta regionale, di abbonamenti settimanali e mensili a corse illimitate.

Il prezzo degli abbonamenti a corse illimitate sarà calcolato:

- per gli abbonamenti settimanali maggiorando del 50% il prezzo dell'abbonamento settimanale a 12 corse;
- per gli abbonamenti mensili maggiorando del 50% il prezzo dell'abbonamento mensile a 50 corse.

Sui prezzi degli abbonamenti viene operato l'arrotondamento alle 100 lire superiori.

I prezzi minimi degli abbonamenti di cui al presente articolo sono calcolati sulla base di una peroccorrenza di 10 km.

Ogni abbonato dovrà essere munito di documento di identificazione legalmente riconosciuto o di apposita tessera rilasciata a cura delle aziende esercenti dietro compenso a titolo di rimborso spese di 500 lire.

I prezzi degli abbonamenti che alla data di entrata in vigore della presente legge risulteranno inferiori a quelli rivenienti dalla applicazione delle norme fissate nel presente articolo, saranno gradualmente allineati a questi ultimi mediante aumenti successivi in misura non superiore al 30% per ciascun aumento.

Il primo aumento avrà decorrenza dal primo giorno del terzo mese successivo a quello di pubblicazione della presente legge.

Gli aumenti successivi saranno attuati a distanza di sei mesi dal primo.

I prezzi degli abbonamenti che risulteranno superiori, saranno riportati ai nuovi livelli in occasione del primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 37

(Ragazzi)

I ragazzi di altezza fino ad un metro accompagnati singolarmente da persona adulta e che non occupino posto a sedere, sono trasportati gratuitamente sulle autolinee extraurbane.

Art. 38

(Biglietti)

I biglietti di viaggio rilasciati dalle aziende esercenti autoservizi di linea debbono contenere le seguenti indicazioni:

- 1) il nominativo dell'Azienda che effettua il trasporto;
- 2) la linea ed il percorso per cui i biglietti vengono rilasciati;
- 3) il prezzo del biglietto;
- 4) la data del rilascio ed eventualmente la validità del biglietto medesimo.

Art. 39

(Sistemi meccanizzati)

Su richiesta delle aziende esercenti, potrà essere autorizzato l'impiego di macchine emettitrici di biglietti o di macchine obliteratrici.

Le aziende esercenti dovranno depositare presso l'Assessorato regionale ai Trasporti un fac-simile dei

biglietti emessi dalle macchine.

Art. 40

(Libera circolazione)

Hanno diritto alla libera circolazione sui servizi di pubblico trasporto per i quali la Regione svolge le funzioni amministrative di cui al D.P.R. 14 gennaio 1972 n°5 solamente coloro che esplicano compiti di servizio attivo su disposizione dei gestori limitatamente ai propri servizi, nonché i funzionari regionali e statali che svolgono specifici compiti di controllo e di vigilanza risultanti da apposita tessera di servizio rilasciata rispettivamente dal Presidente della Giunta Regionale o dall'Assessore regionale ai trasporti, se delegato, oppure dalle competenti autorità ministeriali.

Art. 41

(Irregolarità di viaggio)

E' fatto obbligo ai viaggiatori di munirsi di titolo di viaggio, valido per il percorso da effettuare o a bordo dell'autobus o presso le biglietterie a terra quando queste siano appositamente istituite.

I viaggiatori che all'atto dei controlli risultino sprovvisti di documento di viaggio o presentino documento di viaggio comunque non valido sono tenuti, oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria, anche al pagamento di una sovratassa pari a due volte l'importo del biglietto evaso con un minimo di lire 5.000.

All'accertamento delle irregolarità di cui al comma precedente provvedono le aziende mediante gli agenti addetti all'esercizio.

A tal fine le aziende dovranno disporre che tali agenti assumano la qualità di giurati nelle forme volute dalla legge.

L'importo della sanzione amministrativa prevista dal secondo comma del presente articolo è devoluto all'azienda.

NORME FINALI E TRANSITORIEArt. 42

(Norma transitoria)

Le funzioni attribuite dalla presente legge ai Consorzi di bacino sono svolte fino alla loro costituzione dalla Giunta Regionale.

Art. 43

(Abrogazioni)

E' abrogata ogni legge e disposizione in contrasto con le norme della presente legge.

Art. 44

(Oneri finanziari)

La Giunta regionale, in relazione all'approvazione del Piano regionale dei trasporti e dei Piani di trasporto di bacino, alla istituzione dei Consorzi di bacino è autorizzata, anche in deroga alla legge regionale n° 17 del 30.5.1977, alla rideterminazione delle entrate e delle uscite dei capitoli di spesa del Bilancio annuale 1980, Parte 2°-obiettivi operativi-rubrica 5°-Trasporti ed allo storno di fondi tra i capitoli della stessa rubrica per adeguarla alle procedure e finalità della presente legge.

Bari, lì 14 febbraio 1980

Antonio Ventura

Antonio Ventura

Giacomo Princigalli

Giacomo Princigalli

Nicola D'Andrea

Nicola D'Andrea

Antonio Somma

Antonio Somma

Rocco Galatone

Rocco Galatone

Trasmesso al
VII
Consiglio Regionale
20.2.80